

Kaatsheuvel-Santiago de Compostela

*Nu is het een avontuur, maar oorspronkelijk was deze tocht een bedevaartstocht naar “het einde van de wereld” Kaap Finistère, het uiterste puntje van Spanje, richting Atlantische Oceaan. Men dacht vroeger dat daar de wereld ophield. Later werd het eindpunt van die tocht de zogenaamde Jacobskerk in Santiago de Compostela. Deze bedevaart werd gedaan als boeteviering voor “gedane foute dingen” meestal opgelegd door de kerk, maar ook wel door rechtbanken. De oorsprong van deze taakstraf ligt nog voor het jaar 900. Tegenwoordig moet je, om te kunnen zeggen dat je deze tocht volbracht hebt, minstens 100 km lopen, 200 km fietsen of 300 km te paard gaan. Hoe het staat met rijden op een motorfiets, die ouder is dan 75 jaar, daar is niks over bekend maar aangenomen mag worden dat 2800 km ook telt om deze taak te volbrengen. Wat vind je? Deel 1: van 7 tot 22 augustus 2016
Door: Wim J. en Ans V.*

Jan speelde enkele jaren geleden al met het idee om met een oude motor naar Santiago de Compostela te rijden. Zoiets doe je niet in je eentje, daarom heeft hij in de Peu een oproep gedaan om bij belangstelling zich aan te melden. Een andere goede reden om deze rit te rijden is het jubileumjaar van de CFM. Eén rit rijden met de lengte van 25 jaarritten en dan stoppen in Santiago de Compostela. Duidelijk zal zijn dat een dergelijke tocht voorbereiding vraagt. Het begint al met een stel vragen: wie gaat er mee? Hoelang kan of mag de tocht duren? Welke tijd van het jaar moeten we rijden? Met welke motor zou het kunnen? Wat wordt het kostenplaatje? Eind 2015, begin 2016 werd duidelijk wie er als motorrijders zouden deelnemen en met welke motorfietsen. Een ieder zou zo mogelijk twee motoren meenemen, dit om het risico van uitvallen te beperken.



De “motards”...

Jan K1 met zijn **Husqvarna** met JAP kopklepper 500cc (1931) en als tweede motor een **Monet Goyon** zijklepper 350cc (1932). Beide motoren zijn al jarenlang bij jaarritten en clubritten heel betrouwbaar gebleken.

Peter V met **René-Gillet** V-twin 1000cc (1938). Eerder een wat lastige starter, maar inmiddels heeft hij deze motor “werkwillig” gekregen. Zijn tweede motor was een **Terrot** HSSO350cc kopklepper (1929) die net twee dagen voor de start van een kenteken werd voorzien. Zelf noemt hij het nog “een

motor in wording”.

Jan K2 met met wat eigenlijk?

De recent gerestaureerde **Gnome & Rhône** M1 306cc (1931) zou de rit moeten gaan volbrengen, maar er was nog een kleinigheidje, de motor werd telkens smerig door olielekkage via de cilinderkop. Allerlei pakkingsoorten werden geprobeerd maar zonder effect. Uiteindelijk bleken er enkele (6) scheurtjes in de cilinder te zitten, ter hoogte van de kopbouten. Een eerdere bezitter had ooit de schroefgaten vergroot van 8 naar 10 mm en de bouten te krap gemaakt of te zwaar aangetrokken. Met flinke tijdnood werd door het revisiebedrijf, waar Jan vaker komt, de cilinder bewerkt en voorzien van een bus met kraag boven in. Er moest ook een nieuwe zuiger in. Door deze actie werd wel de cilinderinhoud teruggebracht van 306cc naar 284cc, dat kon niet anders. Toen kwam het volgende euvel: het kickstart-mechanisme van de Gnome & Rhône is ten opzichte van de rest van de motor nogal licht uitgevoerd. Een vorige eigenaar had daar waarschijnlijk al eerder problemen mee gehad en een en ander gerepareerd d.m.v. hardsolderen. Hierdoor was het staal uitgegloeid en zacht geworden. Twee tanden werden weggeslepen omdat anders het startpedaal onderin bleef staan door vervorming. Gelukkig laat de Gnome zich wel gemakkelijk “aan benen”, deze reparatie komt later wel weer. Toen deze donkere wolken zichtbaar werden was het nodig om de tweede motor, de **Terrot 350cc** zijklepper (1932), een extra technische inspectie te geven. Bij aantrappen volgde er een luide knal en vloog er een stuk metaal door de carburateur naar buiten. Bij demontage bleek dat beide klepgeleiders los in de cilinder zaten. Gelukkig wilde het revisiebedrijf dit klusje wel tussendoor doen, anders was het vervelend geworden voor Jan. Rijden met veteranen betekent dat je altijd met een soort race bezig bent, is het niet op de weg dan wel in de werkplaats.

Met twee motoren per rijder is het noodzakelijk dat er volgers en/of begeleiders zijn om de motoren en de rijders retour te brengen. Maar natuurlijk ook voor de reserveonderdelen en vloeistoffen zoals benzine, olie, gereedschap, kleding, bagage voor het kamperen en een natje en een droogje. De terugreis zou niet per motor gaan maar per auto vanwege de beschikbare tijd. Enkele deelnemers moesten na enkele weken weer aan het werk.

En de volgersploeg...

Paul S, over-over-overbuurman van Jan K2, met camper en aanhangwagen waarop ruimte voor drie motoren en nog veel meer. Paul was ook de architect van de te rijden route naar Santiago.

Er waren nogal wat eisen waaraan voldaan moest worden. Het was bijvoorbeeld niet wenselijk om met die oude tufjes over snelwegen te gaan, hoofdwegen met druk vrachtverkeer moesten ook worden vermeden. De volgers moesten de wegen ook kunnen berijden. De motorrijders wilden niet via de kustroute “dat is voor watjes” maar over de Pyreneeën. Maar dan ook weer niet al te hoog, uiteindelijk werd het zo’n 1700-1800 meters klimmen.

De route werd ingetekend op Michelinkaarten en in coördinaten gezet (GPS) om in te voeren op de verschillende navigatiesystemen van de rijders en volgers. Via Google Street View reed Paul thuis de route al voor, hij kwam obstakels tegen waar de motoren wel door konden maar de volgers niet.

Daarom moest hij de route wijzigen. Het totaal was een enorme klus die enkele weken tijd vergde.

Peter & Ans V, met hun camper en aanhanger met daarop een BMW R27 éencilinder. Zo zou één van hen een dagje mee kunnen rijden met de “Santiago-rijders”. Ans had aangegeven wel voor de catering van de groep te willen zorgen. Het nodige werd geregeld, grotere pannen, meer bestek, servies, ruime afwasbak en de nodige voorraad zonder het laadgewicht te overschrijden. Ook hadden zij voor de thuisblijvers/CFM leden een weblogboek (blog) aangemaakt. Dit zou onderweg worden bijgewerkt als er WiFi was.

Maureen V met personenauto en aanhanger met daarop de tweede motor van Peter. Hun hond (Voilon) wilden ze niet in een kennel onderbrengen dus die ging gewoon mee als passagier.

Wim & Trees J met hun 24 jaar oude Ford campertje. Wim had aangeboden voor zover ze mee gingen (tot de Pyreneeën was het streven) de mannen van raad en daad te voorzien met zijn uitgebreide technische kennis. Zijn vindingrijkheid voor de eventuele probleempjes zouden zeker van pas kunnen komen.

De route in grote lijnen

- Kaatsheuvel, Tilburg
- grenspassage Weelde door midden België (Retie, Tienen, Namen (Namur), Dinant
- grenspassage Frankrijk Givet, Revin, Rethel, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Montbard, Château-Chinon, Guerêt, Tulle, Cahors, Condom, Orthez, Oloron-St-Marie, via de Col de la Pierre (1760 m in de Pyreneeën)
- de Spaanse grens over, Pamplona, Estella, Vitoria-Gasteiz, via de secundaire wegen van Cantabria en Asturias in westelijke richting over Lugo naar Santiago de Compostela.

Na alle voorbereidingen kwam de dag van vertrek steeds dichterbij, een mooie maar ook wel spannende gebeurtenis. Is alles geregeld wat nodig is om het goed te laten verlopen? En is alles gedaan wat we hadden afgesproken? Gaan de motoren en de auto's het halen? Gaan we het zelf volhouden? Hebben we al onze pillen, vitaminen en oppeppers bij ons die we nodig zouden kunnen hebben? Is het thuis goed geregeld en is het thuisfront op te hoogte en bereikbaar? Over een aantal weken zullen we het weten! Maar op het moment van vertrek gaat er een schakelaar om in je gedachtegang en is er alleen nog dat wat voor je ligt.

En zo kon dus op zondag 7 augustus 2016 het avontuur van start gaan.

Zondag 7 augustus

In Kaatsheuvel was het om 9.00 uur al een leuke gezellige drukte. Buren, vrienden en ook een aantal CFM-ers waren aanwezig om de reizigers uit te zwaaien. Sommigen met pijn in hun hart dat ze niet mee konden rijden.



De start om tien uur verliep bijna vlekkeloos. De motor van Peter had een zetje nodig maar toen was het rijden geblazen. Gezamenlijk onder de startvlag door en geëscorteerd door een aantal VMC motormannen en een dame op een scooter. Zij vergezelden hen tot aan de Belgische grens. De reis verliep voortvarend, na zo'n honderd kilometer heeft de volgploeg ze in het oog, de motor van Jan K2 en liep niet geheel naar tevredenheid. Na wat kritische blikken en wat draaiwerk hier en daar ging het weer verder. De drie motoren en volgers reden gezamenlijk op naar een camping in Fumay, net over de Franse grens. Om deze camping te bereiken moesten we door smalle straatjes met veel nauwe bochten. De camping bleek in het Maasdal te liggen. Vanaf de steile hellingen rondom de camping

vlogen para-sailers naar beneden. De zon had de hele dag geschenen en verdween hier al snel achter de heuvels waardoor het snel minder warm werd. Er werd eerst wat gedronken en de dag werd beschouwd. Toch moest er voor het donker ook nog worden gesleuteld. De G&R van Jan was in de loop van de dag minder lekker gaan lopen en had moeite met klimmen. Het bleek dat één klep een veel te grote speling had, bijna 2mm! Dit werd net voor donker hersteld. De Gillet van Peter lekte wat olie via de voorste kettingkast of ontluchting. Om erbij te kunnen komen moest er te veel worden gedemonteerd en hij besloot dat niet meer te doen die avond. Wel werd de sproeier-bezetting veranderd, simpel door de sproeier te keren. Eén sproeier, twee boringen! Slimme constructie. De schoenen van Peter hadden geen poetsbeurt nodig, de olie zorgde ervoor dat de glans er op bleef. De Husqvarna van Jan was de eerste dag zonder kleerscheuren doorgekomen.
Camping "Bellevue" te Fumay dagafstand ±230 km.

[Lees verder in Peu de Tout 99](#)